IMT Nuremberg Archives

H – 3069

International Court of Justice

H3069 – 0001

H3069 - 0002

OFFICE OF CHIEF OF COUNSEL FOR WAR CRIMES

EVIDENCE DIVISION

Date : 22 July 1948

I certify that Document Number 3348-PS was introduced into evidence as Exhibit Number USA-485 in the Trial by the International Military Tribunal of Hermann GOERING, et al, which commenced on 20 November 1945, and that the attached photostat is a true and correct copy of the original.

Fred Niebergall

Fred NIEBERGALL
Chief, Document
Control Branch.

H3069 - 0003

C E R T I F I C A T E

I hereby certify that the annexed document 2348-PS No. USA-485 is a photostat of an original document submitted in evidence by the United States Prosecution under this number. The original document has been withdrawn in accordance with Rule 10 of the International Military Tribunal, and to the best of my knowledge and belief is to be held at the National Archives, Washington D.C. .

Nuremberg, 1 July 1948

Paul Joosten

PAUL A. JOOSTEN

General Secretary
International Military
Tribunal

H3069 - 0004

0348-PS

STATEMENT OF Stand.Führer. Walter RAUFF made on 1[illegible] Octob[illegible] 45.

I, hereby, acknowledge the attached letter written by Dr BECKER (Lieut) on 16 May 1942 and received by me on 29 May 1942 as a genuine letter.
I did on 18 October 1945 write on the side of this letter a statement to the effect that it was genuine.
I do not know the number of death vans being operated and cannot even give and approximate figure.
The vans were built by the SAURER WORKS Germany located I believe in BERLIN.
Some other firms built these vans also.
In so far as I am aware these vans only operated in RUSSIA.
In so far as I can state these vans were probably operating in 1941 and I personally feel that they were operating up to the termination of the war.
I do not personally know the number of persons killed in the death vans.
I would like to state that the reason why Dr BECKER wrote this letter to me was due to the fact that I was the chief of the section under which were included such divisions as

(1) Ammunition
(2) Telephone.
(3) Telegrams
(4) Radio
(5) All Lorries.

This group was known as T.D. R.

R. When this letter was received I referred it to a Captain PRADL for appropiate action. The letter was discussed by Captain PRADL and myself and I believe that PRADL was instructed by me to have the ~~broken~~ matters complained of in the letter remedied. I only saw Dr BECKER once or twice and had no part in the actual appointing of Dr BECKER to this position.
I was never present when the death vans were operating with persons in them being killed, however I did see a death van ~~operate~~ as a sample and was interested merely from a technical viewpoint. R.
I was chief of this technical section from February 1940 until March 1940.
From May ~~1940~~ 1940 to May 1941 I was in the German Navy. SEptember 41 to May 1942 I was in PRAGUE. I then became chief of the section again from May 1942 to June 1942.
I wish to point out that my ~~pacific~~ specific interest inthese death vans was the lower part where the motor was located. R.
I wish to state that my immediate superior was an individual of ministerial grade by the name of Standarten Fuhrer SIEGERT, He was chief of AMT II RSHA and SIEGERT gave me the orders to ~~supervise~~ these death vans. In so far as I can recall I only ~~personally~~ supervised 5 or 6 ~~death vans~~. R.
The immediate superior ~~Ober~~ Stnd Fuhrer SIEGERT was Obergruppen Fuhrer REINHARDT Heydrich chief of S.D.
The immediate successor of SIEGERT was an individual by the name of SPACIL who succeeded SIEGERT around July or August of 1942 taking over the same duties and same responsibilities as SIEGERT and remained chief of the section until the termination of the war. I believe that SIEGERT returned to a position in the Ministry of FINANCE on being relieved by SPACIL.

I understand that this statement was made under oath and I hereby swear that all statements contained in this affidavit are the truth, the whole truth and nothing but the truth, so help me God.

Walter Rauff
Stand Führer RAUFF

Witnessed by the following:-

H.C. Bagshaw. Capt.
Captain J.F.C. Bagshaw.

C.K. Heiler
Captain C.K. HEILER.

C.A. Crowther Capt.
Captain C.A. Crowther.

INTERNATIONAL [illegible]
NUR[illegible], GERMANY
USA Exhibit 485
Filed Dec 20, 1945

A 492585

61329

2348 PS

STATEMENT OF Stand Führer Walther RAUFF made on 19 October 45.

I, hereby, acknowledge the attached letter written by Dr BECKER (Lieut) on 16 May 1942 and received by me on 29 May 1942 as a genuine letter.
I did on 18 October 1945 write on the side of this letter a statement to the effect that it was genuine.
I do not know the number of death vans being operated and cannot even give and approximate figure.
The vans were built by the SAUBER WORKS Germany located I believe in BERLIN.
Some other firms built these vans also.
In so far as I am aware these vans only operated in RUSSIA.
In so far as I can state these vans were probably operating in 1941 and I personally feel that they were operating up to the termination of the war.
I do not personally know the number of persons killed in the death vans.
I would like to state that the reason why Dr BECKER wrote this letter to me was due to the fact that I was the chief of the section under which were included such divisions as

(1) Ammunition (3) Telegrams
(2) Telephone. (4) Radio
(5) All Lorries.

This group was known as II.D. R.

R. When this letter was received I referred it to a Captain PRADL for appropiate action. The letter was discussed by Captain PRADL and myself and I believe that PRADL was instructed by me to have the ~~[illegible]~~ + technical matters complained of in the letter remedied. I only saw Dr BECKER once or twice and had no part in the actual appointing of Dr BECKER to this position. R.
I was never present when the death vans were operating with persons in them being killed, however I did see a death van ~~[illegible]~~ as a sample and was interested merely from a technical viewpoint.
I was chief of this technical section from February 1940 until March 1940.
From May ~~[illegible]~~ 1940 to May 1941 I was in the German Navy. September 41 to May 1942 I was in PRAGUE. I then became chief of the section again from May 1942 to June 1942.
I wish to point out that my ~~[illegible]~~ specific R. interest inthose death vans was the lower part where the motor was located.
I wish to state that my immediate superior was an individual of ministerial grade by the name of Standarten Führer SIEGERT, He was chief of AMT II SHA and SIEGERT gave me the orders to ~~[illegible]~~ supply + the chassis + these death vans. In so far as I can recall I only ~~[illegible]~~ supplied 5 or 6 death vans. R.
The immediate superior of ~~[illegible]~~ Stand Führer SIEGERT was Obergruppen Führer REINHARDT Heydrich chief of S.D. R.
The immediate successor of SIEGERT was an individual by the name of SPACIL who succeeded SIEGERT around July or August of 1942 taking over the same duties and same responsibilities as SIEGERT and remained chief of the section until the termination of the war. I believe that SIEGERT returned to a position in the Ministry of FINANCE on being relieved by SPACIL.

I understand that this statement was made under oath and I hereby swear that all statements contained in this affidavit are the truth, the whole truth and nothing but the truth, so help me God.

Walther Rauff
Stand Führer RAUFF

Witnessed by the following:-

C.E. Bagshaw Capt
Captain F.F.O. Bagshaw.

C.K. Helley
Captain C.K. HELLER.

A. Crowther Capt
CAPTAIN C.A. CROWLTHER

H3069 - 0005

Feldpostnummer 32 704

Kiew, den 16.5.42.

B.M. 40/42 -

Geheime Reichssache!

An

SS-Obersturmbannführer R[illegible]

in Berlin

Prinz-Albrecht-Str. 8

Die Überholung der Wagen bei der Gruppe D und C ist beendet. Während die Wagen der ersten Serie auch bei nicht allzu schlechter Wetterlage eingesetzt werden können, liegen die Wagen der zweiten Serie (Saurer) bei Regenwetter vollkommen fest. Wenn es z.B. nur eine halbe Stunde geregnet hat, kann der Wagen nicht eingesetzt werden, weil er glatt wegrutscht. Benutzbar ist er nur bei ganz trockenem Wetter. Es tritt nur die Frage auf, ob man den Wagen nur am Orte der Exekution im Stand benutzen kann. Erstens muss der Wagen an diesen Ort gebracht werden, was nur bei guter Wetterlage möglich ist. Der Ort der Exekution befindet sich aber meistens 10 - 15 km abseits der Verkehrswege und ist durch seine Lage schon schwer zugänglich, bei feuchtem oder nassen Wetter überhaupt nicht. Fährt oder führt man die zu Exekutierenden an diesen Ort, so merken sie sofort was los ist und werden unruhig, was nach Möglichkeit vermieden werden soll. Es bleibt nur der eine Weg übrig, sie am Sammelorte einzuladen und dann hinauszufahren.

Die Wagen der Gruppe D habe ich als Wohnwagen tarnen lassen, indem ich an den kleinen Wagen auf jeder Seite einen, an den grossen Wagen auf jeder Seite zwei Fensterlöcher anbringen liess, wie man sie oft an den Bauernhäusern auf dem Lande sieht. Die Wagen waren so bekannt geworden, dass nicht nur die Behörden, sondern auch die Zivilbevölkerung den Wagen als "Todeswagen" bezeichneten, sobald eines dieser Fahrzeuge auftauchte. Nach meiner Meinung kann er auch getarnt nicht auf die Dauer verheimlicht werden.

Der Saurerwagen, den ich von Simferopol nach Taganrog überführte, hatte unterwegs Bremsschaden. Beim S.K. in Mariupol wurde festgestellt, dass die Manchete der kombinierte Öl-Luftdruckbremse an mehreren Stellen gebrochen war. Durch Überredung und Bestechung beim H.K.P. gelang es eine Form drehen zu lassen, nach der zwei Mancheten gegossen wurden. Als ich ei

Diesen Brief habe ich im Mai 1942 empfangen.
18. Oktober 1945. Rau

A092586

H3069 - 0006

...klagten sich die Fahrer der Wagen über denselben
Nach Rücksprache mit den Kommandeuren dieser
gab ich mich nochmals nach Mariupol um weitere
für diese Wagen anfertigen zu lassen. Auf Vere
den für jeden dieser Wagen zwei Manschetten
Manschetten bleiben als Reserve in Mariupol für den
und 4 Manschetten werden an SS-Untersturmführer
die Wagen der Gruppe C nach Kiew gesandt. Für die
B und A
weil der
ist und
werden
ner Werkstatt

Durch das
den Wege- und Strassenverhältnisse lockern sich im Laufe der
Zeit die Abdichtungen und Dichtstellen. Ich wurde gefragt, ob
in solchen Fällen der Wagen zur Reparatur nach Berlin überführt
werden soll. Eine Überführung nach Berlin käme viel zu teuer
und würde zu viel Betriebsstoff erfordern. Um diese Ausgaben
zu sparen gab ich die Anordnung, kleinere undichte Stellen
selbst zu lösten und wenn das nicht mehr zu machen wäre, sofort
Berlin durch Funk zu benachrichtigen, dass der Wagen Pol.Nr.
..... ausgefallen sei. Ausserdem ordnete ich an, bei den Vergasungen alle Männer vom Wagen möglichst fernzuhalten, damit
sie durch evtl. ausströmende Gase gesundheitlich nicht geschädigt werden. Bei dieser Gelegenheit möchte ich auf folgendes aufmerksam machen: Verschiedene Kommandos lassen nach der
Vergasung durch die eigenen Männer ausladen. Die Kommandeure
der betreffenden S.K. habe ich darauf aufmerksam gemacht,
welch ungeheure seelische und gesundheitliche Schäden diese
Arbeit auf die Männer, wenn auch nicht sofort, so doch später
haben kann. Die Männer beklagten sich bei mir über Kopfschmerzen, die nach jeder Ausladung auftreten. Trotzdem will man
von dieser Anordnung nicht abgehen, weil man befürchtet, dass
die für die Arbeit herangezogenen Häftlinge einen günstigen
Augenblick zur Flucht benutzen könnten. Um die Männer vor
diesen Schäden zu bewahren bitte ich, dementsprechende
Befehle herauszugeben.

Die Vergasung wird durchweg nicht richtig
um die Aktion möglichst schnell zu beenden.

A092587

H3069 – 0007

H3069 – 0008

durchweg Vollgas. Durch diese Massnahme erleiden die zu Exekutierenden den Erstickungstod und nicht wie vorgesehen, den Einschläferungstod. Meine Anleitungen haben nun ergeben, dass bei richtiger Einstellung der Hebel der Tod schneller eintritt und die Häftlinge friedlich einschlafen. Verzerrte Gesichter und Ausscheidungen wie sie seither gesehen wurden, konnten nicht mehr bemerkt werden.

Im Laufe des heutigen Tages erfolgt meine Weiterreise nach der Gruppe B, wo mich weitere Nachrichten erreichen können.

gez. Becker

– Obersturmführer.

A092588

H3069-0008A

2348-PS

H-3069

EXHIBIT U.S.A. 485 (2348-PS)

Filed 20 Dec. 1945
Thomas H. Barlow
for Brit. Secy.

INTERNATIONAL MILITARY TRIALS · NÜRNBERG ·

EXHIBIT U.S.A.

485

(2348-PS

A 092584

H3069 -0009

H3069-0010

5 pages